

## Framhaldsnefndarálit

um frv. til l. um breyt. á l. um brunavarnir, nr. 75/2000, með síðari breytingum.

Frá meiri hluta umhverfisnefndar.

Nefndin hefur fjallað um málið og fengið á sinn fund Víði Reynisson og Jón Bjartmarz frá embætti ríkislögreglustjóra, Jón Viðar Matthíasson, slökkviliðsstjóra Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins, Guðjón Bragason frá Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Björn Karlsson frá Brunamálastofnun, Ágústu R. Jónsdóttur, Reyni Sigurðsson og Höllu S. Sigurðardóttur frá Flugmálastjórn, Friðfinn Skaftason frá samgönguráðuneyti, Þórólf Árnason, Björn Óla Hauksson, Hauk Hauksson og Ásgeir Pálsson frá Isavia og Borgar Valgeirsson og Sverri Björn Björnsson frá Landssambandi slökkviliðs- og sjúkraflutningamanna.

Að þessu sinni voru ræddar greinar um stjórn á vettvangi við björgun á fastklemmdu fólki úr mannvirkjum og farartækjum og um brunavarnir á flugvöllum.

Nefndin ræddi einnig orðalag 1. gr. frumvarpsins og 1. gr. laga um brunavarnir, nr. 75/2000. Leggur meiri hlutinn til breytingar á greininni til samræmis við breytingartillögur í framhaldsnefndaráliti nefndarinnar í 78. máli á þingskjali 492. Telur meiri hlutinn að merking orðsins umhverfi verði gleggri með þeirri breytingu sem lögð er til.

Við umfjöllun nefndarinnar um björgun á fastklemmdu fólki kom í ljós að ekki væri ágreiningur um að lögfest yrði að björgun á fastklemmdu fólki úr mannvirkjum og farartækjum með sérhæfðum björgunarbúnaði væri eitt af verkefnum slökkviliðs og er það í samræmi við þá framkvæmd sem þróast hefur síðasta áratug í góðri samvinnu. Ágreiningur er hins vegar um vettvangsstjórn. Nefndin fékk þau skilaboð frá umhverfisráðherra og dómsmálaráðherra að stefnt væri að því að strax eftir áramót færi í gang samráð og vinna milli ráðuneyta með aðkomu viðeigandi stofnana að breytingum á lögum um brunavarnir, nr. 75/2000, og lögreglulögum, nr. 90/1996, með það að markmiði að eyða allri óvissu um hver fer með vettvangsstjórn. Meiri hlutinn leggur því til að a-liður 13. gr. frumvarpsins falli út og 2. mgr. 16. gr. laga um brunavarnir verði ekki breytt að sinni.

Nefndin hlýddi á rök með og á móti því að brunavarnir á flugvöllum, og þá einkum sérstakt björgunar- og slökkvilið eða viðbúnaðarsveit, falli undir gildissvið laganna. Að mati meiri hlutans er ljóst að í athugasemdum við frumvarp sem varð að lögum um brunavarnir, nr. 75/2000, var skýrt tekið fram að lögin tækju til starfsemi allra slökkviliða á landinu, þ.m.t. starfsemi slökkviliða flugvalla. Engar athugasemdir komu fram um þetta í nefndaráliti eða umræðum á Alþingi um málið á vorþingi árið 2000.

Fyrir nefndinni var þeirri athugasemd komið á framfæri að íslensk flugmálayfirvöld þyrftu að hafa eftirlit með því að ákvæði 14. viðauka við Chicago-samninginn frá 1944 væru uppfyllt. Meiri hlutinn hefur fullan skilning á því að uppfylla þarf alþjóðlega samninga og líta eftir framkvæmd í því sambandi. Chicago-samningurinn og eftirlitsskylda Flugmálastjórnar kemur þó ekki í veg fyrir að almenn landslög um brunavarnir gildi á flugvöllum svo fremi þau gangi ekki gegn ákvæðum samningsins. Svo er ekki í þessu tilviki þar sem ákvæði

Chicago-samningsins fela í sér lágmarkskröfur sem stjórnvöld hvers aðildarríkis þurfa að uppfylla.

Við umfjöllun nefndarinnar var litið til þess hvernig brunavörnum er háttað á flugvöllum í öðrum norrænum ríkjum. Alls staðar hafa flugmálayfirvöld þar eftirlit með brunavörnum í samræmi við ákvæði alþjóðasamningsins. Þar eru þó gerðar mun ítarlegri kröfur en hér hafa gilt. Þá er málum þar þannig háttað að í reglugerðum flugmálayfirvalda um brunavarnir á flugvöllum er vísað til almennra brunavarnalaga og í almennum reglum um brunavarnir til reglugerða flugmálayfirvalda. Sú meginregla er því ljós að á norrænum flugvöllum gilda almenn brunavarnalög hvers ríkis. Meiri hlutinn áréttar því fyrri niðurstöðu sína um að gildissvið laga um brunavarnir, nr. 75/2000, taki til flugvalla. Slökkvilið hvers sveitarfélags fyrir sig hefur umsjón með brunavarnaeftirliti en yfirumsjón liggur hjá Mannvirkjastofnun. Meiri hlutinn bendir í þessu sambandi á skýrar kæruleiðir skv. IX. kafla laganna en telur rétt að flugmálayfirvöld hafi umsagnarrétt um kröfur skv. 24. gr. Breytingartillögur meiri hlutans um þetta atriði eru lítt breyttar frá þeim breytingartillögum við 2. umræðu sem þá voru kallaðar til 3. umræðu.

Umsögn um málið frá Isavia fylgdi kostnaðaráætlun þar sem komist er að þeirri niðurstöðu að breytingartillögur umhverfisnefndar leiði til um 320 millj. kr. kostnaðarauka við rekstur flugvallanna í Keflavík, á Akureyri, á Egilsstöðum, í Reykjavík, á Ísafirði, á Bíldudal, á Gjögri, í Grímsey, í Hornafirði, á Sauðárkróki, í Vestmannaeyjum, á Vopnafirði og á Þórshöfn. Meiri hlutinn tekur ekki undir þessar staðhæfingar, þótt kostnaður kunni vissulega að hljótask af því að verða við eðlilegum kröfum um öryggi flugfarþega, annaðhvort við flugvallarrekstur eða í starfsemi slökkviliðs sveitarfélaganna. Kostnaðaráætlun Isavia er fylgiskjal við nefndarálitid ásamt athugasemdum Brunamálastofnunar um kostnaðarmatið.

Meiri hlutinn leggur til að frumvarpið verði **samþykkt** með eftirfarandi

#### BREYTINGUM:

1. 1. gr. orðist svo:
  1. gr. laganna orðast svo:
 

Markmið laga þessara er að vernda líf og heilsu manna, eignir og umhverfi með því að tryggja fullnægjandi eldvarnaeftirlit, forvarnir og viðbúnað við eldsvoðum og mengunaróhöppum á landi.
  2. Við 3. gr. Á eftir orðinu „samgöngumannvirki“ í b-lið komi: þ.m.t. flugvellir.
  3. Við 6. gr. bætist nýr liður, svohljóðandi: Á eftir 2. másl. kemur nýr másliliður, svohljóðandi: Að beiðni slökkviliðsstjóra getur Mannvirkjastofnun gert úttekt á brunavörnum mannvirkja í rekstri þar sem tilteknir starfsmenn eru þjálfaðir í brunavörnum og slökkvistarfi, sbr. 3. mgr. 24. gr.
  4. Við 13. gr. A-liður falli brott.
  5. Við 18. gr. bætist nýr liður, svohljóðandi: 3. mgr. orðast svo:
 

Slökkviliðsstjóri getur að höfðu samráði við sveitarstjórn lagt svo fyrir að í mannvirkjum eða á lóðum, sbr. 2. mgr., séu gerðar sérstakar ráðstafanir til brunavarna, t.d. með uppsetningu á sérhæfðum búnaði til viðvörunar- og slökkvistarfs og þjálfun tiltekinna starfsmanna í brunavörnum og slökkvistarfi. Vegna mannvirkja þar sem um er að ræða starfsemi sem af stafar sérstök slyshætta, svo sem á stærri flugvöllum, getur slökkviliðsstjóri krafist skýrslu um viðbragðsstyrk, þ.m.t. mannafla og búnað, frá þeim sem rekur mannvirkid eða eiganda þess. Sé viðbragðsstyrkur ófullnægjandi að mati slökkviliðsstjóra skal hann gera kröfu um úrbætur og grípa til aðgerða skv. VIII. kafla

ef henni er ekki sinnt. Þegar viðbragðsstyrkur slíkrar starfsemi er einnig háður eftirliti annars stjórnvalds, svo sem á flugvöllum, skal rökstudd krafa um úrbætur einnig send viðkomandi stjórnvaldi til umsagnar og Mannvirkjastofnun til kynningar. Ráðstafanir skv. 1. og 2. másl. skulu koma fram í brunavarnaáætlun. Eigandi mannvirkis greiðir kostnað af slíkum ráðstöfunum.

6. Við 21. gr. Í stað orðsins „Byggingarstofnun“ komi: Mannvirkjastofnun.

Alþingi, 14. des. 2010.

Mörður Árnason,  
form., frsm.

Ólína Þorvarðardóttir.

Álfheiður Ingadóttir.

Vigdís Hauksdóttir,  
með fyrirvara.

Ólafur Þór Gunnarsson.

Skúli Helgason.

**Fylgiskjal I.****Umsögn frá Isavia.  
(6. desember 2010.)**

Frumvarp til breytinga á brunavarnarlögum var lagt fram á vörþingi Alþingis 2010 og Isavia skilaði inn umsögn sinni vegna þess. Frumvarpið hlaut ekki afgreiðslu. Það var lagt aftur fram á haustþingi 2010-2011 en var af einhverjum ástæðum ekki sent Isavia til umsagnar. Isavia fékk þó að senda inn umsögn sína, þó skilafrestur til þess væri löngu liðinn. Það helsta sem Isavia benti á í umsögn sinni var að frumvarpið hefði það í för með sér að valdmörk brunavarnarlaga yrðu enn óskýrari gagnvart loftferðalögum. Ekki var tekið tillit til umsagnar Isavia. Nokkrum dögum áður en frumvarpið er tekið til annarrar umræðu koma fram breytingartillögur umhverfisnefndar þar sem fram koma stórfelldar breytingar á frumvarpinu, sem virðast sérstaklega beinast að viðbúnaðar- og slökkvímálum á flugvöllum. Í breytingartillögum umhverfisnefndar er gengið verulega inn á valdsvið samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins, Flugmálastjórnar Íslands og gildissvið loftferðalaga.

Skv. breytingartillögum umhverfisnefndar varðandi beitingu 24. greinar, er slökkviliðsstjórum, í samráði við sveitarstjórnir, falið meta hvort ráðstöfunum til brunavarna, svo sem hvað varðar búnað og þjálfun starfsmanna. Mat slökkviliðsstjóra er, að því virðist huglægt. Isavia bendir á að skv. þessu þarf fyrirtækið að fara eftir hugmyndum einstakra slökkviliðsstjóra þar sem er að finna áætlunarvelli, en þeir eru 14 talsins, auk þess sem Keflavíkurflugvöllur er í tveimur sveitarfélögum. Alls yrðu þetta því 15 slökkviliðsstjórar. Isavia bendir einnig á að það hlýtur að vera beinn hagur slökkviliðsstjóra og sveitarstjórna á hverjum stað fyrir sig að setja sem mestar kröfur á áætlunarflugvellina hvað varðar viðbúnaðarstyrk og tækjabúnað, þar sem það hlýtur að létta á skyldum sveitarfélagsins hvað varðar lögbunda slökkviþjónustu þeirra.

Segja má að breytingartillögurnar geti falið í sér brot á jafnræðisreglu, en breytingartillögurnar virðast fyrst og fremst beinast gegn auknu viðbúnaðarstigi á flugvöllum en ekki öðrum mannvirkjum. Almennu eru rekstaraðilar mannvirkja á Íslandi ekki með viðbúnaðarþjónustu í líkingu við þá sem er á flugvöllum í dag. Benda má á mörg mannvirki þar sem í er starfssemi sem má telja afar áhættusama, svo sem umsýsla með gastegundir, trefjaplastverksmiðjur sem nota mikið magn leysiefna, bensínstöðvar og mannmargar byggingar sem erfitt er að rýma, svo sem sjúkrahús, elliheimili og skóla. Miðað við þær kröfur sem ætla má að lagðar verði á rekstaraðila flugvalla, fari frumvarpið í gegn í óbreyttri mynd, væri eðlilegt að gera kröfur um slökkvibíla og sérþjálfaðan mannskap á þessum stöðvum með ófyrirsjáanlegum kostnaði fyrir rekstraraðila mannvirkja.

Isavia telur að breytingartillagan muni hafa í för með sér mikla réttaróvissu, þar sem valdmörk milli Flugmálastjórnar Íslands og Brunamálastofnunar og slökkviliða hins vegar verða enn óljósari. T.d. er ekki nægilega skýrt til hvers þessi aukni viðbragðsstyrkur tekur. Þannig liggur ekki ljóst fyrir hvort um sé að ræða þjónustu vegna loftfara eða vegna bygginga og annarra mannvirkja.

Isavia bendir á að skv. stofnsáttmála Alþjóðaflugmálastofnunarinnar skal vera einn aðili í hverju landi sem ber ábyrgð á framkvæmd viðaukanna við sáttmálann. Á Íslandi er það

Flugmálastjórn Íslands sem er skilgreindur eftirlitsaðili. Ef yfirvöld ætla að fela öðrum framkvæmd einhvers hluta viðaukanna, ber að gera það með skýrum og formlegum hætti. Flugmálastjórn bærir þannig að hafa eftirlit með framkvæmdinni og gera Alþjóðaflugmálastofnuninni grein fyrir henni. Óljóst er hvernig þessu eftirliti verður háttað ef breytingartillagan gengur í gegn. Hvort Flugmálastjórn beri þannig að hafa eftirlit með annarri eftirlitsstofnun, Brunamálastofnun eða hafa eftirlit með öllum 15 slökkviliðsstjórunum þetta hlýtur að hafa í för með sér aukinn tilkostnað, minni skilvirkni og hærra flækjustig. Einnig má benda á að breyting þessi felur í sér kröfur um breytingar á loftferðalögum. Í dag er þjónustan skilgreind og sett upp í samræmi við alþjóðlegar skuldbindingar sem Ísland hefur undirgengist og eru í fullu samræmi við fyrirkomulag viðbúnaðarþjónustu á flugvöllum í nágrennalöndum okkar. Þannig er ljóst að fyrirkomulag eins og lagt er til, er töluvert dýrara og óhagkvæmara, án þess að því fylgi aukið öryggi.

Ef horft er til reynslunnar má ætla að framkomnar breytingartillögur hefðu gríðarlegan kostnað í för með sér. Sjá meðfylgjandi töflu hvað varðar aukinn kostnað.

Eins og fram kemur í innsendri umsögn Isavia var fyrr á þessu ári uppi ágreiningur milli Flugmálastjórnar Íslands annars vegar og Brunamálastofnunar hins vegar, um hvor stofnunin skyldi fara með skipulag fyrsta viðbragðs rekstraraðila flugvalla við slysum á og við flugvelli. Lyktir þessa máls voru þær að umhverfisráðuneytið annars vegar og samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið hins vegar, sendu frá sér sameiginlega yfirlýsingu þess efnis að ráðuneytin myndu skýra valdmörk stofnanna sinna varðandi þennan málaflokk. Í yfirlýsingunni kom einnig fram að Flugmálastjórn Íslands var gert að útbúa breytingartillögur við reglugerð 464/2007 um flugvelli, varðandi viðbúnaðarþjónustu á flugvöllum. Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið hefur sent fyriræli til Flugmálastjórnar, þar sem stofnuninni er gert við þessa endurskoðun reglugerðarinnar að horfa sérstaklega til þess með hvaða hætti viðauki 14 hefur verið innleiddur í öðrum ríkjum, þ.m.t. á Norðurlöndum, Bretlandi, Írlandi og Norður- Ameríku. Flugmálastjórn skilaði af sér breytingartillögum til samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins í júlí s.l. Vinna ráðuneytanna varðandi skýringu valdmarka hefur því miður ekki farið af stað. Isavia telur engan veginn tímabært að fara í umræddar breytingartillögur á lögum um brunavarnir á meðan að ágreiningur þessi er enn uppi. Ljóst er einnig að breytingartillagan sem nú liggur fyrir þinginu er síður en svo til þess fallin að leysa úr þessum ágreiningi.

Að öðru leyti vísar Isavia til fyrri umsagnar sinnar.

F.h. Isavia

Björn Óli Hauksson  
forstjóri

Kostnaðaráætlun þessi byggir á áðurframsettum kröfum í stjórnvaldsákvörðun slökkviliðsstjóra Slökkviliðs Höfuðborgarsvæðisins, þar sem hann beitti 24. grein núgildandi brunavarnarlaga gagnvart viðbúnaðarþjónustu rekstraraðila Reykjavíkurlflugvallar.

	CAT	Þjónustutími klst./viku (sbr. AIP SUP nr. 007/2010)	Stöðugildi per mann á vakt*	Kostnaður per stöðug./ár (í þús. króna)**	Kostnaður per mann á vakt /ár (í þús. króna)	Væntanleg krafa um fjölgun manna á vakt	Kostnaður per ár (í þús. kr.)	
Keflavík	VII	168	5,04	6.800	34.272	3	102.816	
Akureyri	V	112	3,36	6.800	22.848	2	45.696	167.688
Egilsstaðir	V	112	3,36	6.800	22.848	2	45.696	
Reykjavík	V	112	3,36	6.800	22.848	2	45.696	
Ísafjörður	V	75	2,25	6.800	15.300	2	30.600	
Bíldudalur	III	33	0,99	6.800	6.732	1	6.732	
Gjögur	III	8	0,24	6.800	1.632	1	1.632	
Grimsey	III	20	0,6	6.800	4.080	1	4.080	
Hornafjörður	III	48,5	1,455	6.800	9.894	1	9.894	50.796
Sauðárkrókur	III	17,5	0,525	6.800	3.570	1	3.570	
Vestmannaeyjar	IV	82	2,46	6.800	16.728	1	16.728	
Vopnafjörður	III	20	0,6	6.800	4.080	1	4.080	
Þórshöfn	III	20	0,6	6.800	4.080	1	4.080	
<b>SAMTALS</b>							<b>321.300</b>	

\* Miðað við 40 stunda vinnuviku og 1,2 stuðull vegna orlofs og veikinda

\*\* Varfærið mat á meðallaunum vegna nýráðingar flugvalarlvarða / slökkviliðsmanna

**ATH ekki er gert ráð fyrir kostnaði vegna:**

þjálfunar nýrra starfsmanna.

auknum kostnaði vegna fjölgunarmanna við hækkun á slökkviflokk.

Ekki er gert ráð fyrir kröfum um aukinn búnað, sem gæti orðið raunin

**Fylgiskjal II.****Athugasemdir Brunamálastofnunar við kostnaðarmat Isavia  
vegna slökkvistarfs á flugvöllum.**

(9. desember 2010.)

**Bakgrunnur.**

ISAVIA hf hefur skilað inn umsögn um frumvarp til laga um breytingar á lögum um brunavarnir, dagsettri 6. desember 2010. Í umsögninni er því haldið fram að kostnaðarauki vegna þeirrar lagabreytingar sem umhverfisnefnd leggur til í sambandi við viðbúnað á flugvöllum verði rúmlega 320 milljónir króna, sem byggist á kröfum sem gerðar hafi verið af brunamálayfirvöldum.

Greinilegt er að mikill misskilningur varðandi kröfur brunamálayfirvalda um viðbúnað á flugvöllum hefur verið uppi við þá útreikninga sem fylgja ofangreindri umsögn Isavia hf. Hinsvegar er mjög mikilvægt að athuga að kröfur Alþjóða flugmálastofnunarinnar í þessum efnum hafa verið að aukast verulega undanfarin ár og að Flugöryggisstofnun Evrópu er að undirbúa reglugerð þar sem auknar kröfur verða settar. Ljóst er að útreikningar Isavia gilda mun frekar um þær kröfur sem vitað er að munu verða settar fram í evrópskri reglugerð innan skamms, en ekki þeim kröfum sem settar hafa verið fram af slökkviliðsstjóra höfuðborgarsvæðisins.

**Kröfur á Norðurlöndum.**

Í Svíþjóð, Noregi og Danmörku eru í gildi sérstakar reglugerðir um viðbúnaðarþjónustu á flugvöllum [1, 2 3], gefnar út af viðkomandi flugmálayfirvöldum, en þar er kveðið mun skýrar á um kröfur en gert er í Viðauka 14 við Chicago samninginn. Viðbúnaðurinn sem krafist er fer eftir viðbúnaðarflokki flugvallarins en það er fyrst við flokkunina CAT V og hærri flokkun sem almennt er gerð krafa um reykköfun og þá að hún uppfylli reglur viðkomandi lands. Almennt er vísað í og horft til menntunar slökkviliðsmanna í viðkomandi landi með viðbótarnámi sem snertir flugvelli. Einnig er rætt um að allur búnaður eigi að vera viðurkenndur af brunamálayfirvöldum viðkomandi lands. Á Norðurlöndum er gerð lágmarkskrafa um fjóra slökkviliðsmenn á vakt vegna reykköfunar á CAT V flugvelli (Reykjavíkurflygvellur er CAT V).

**Kröfur settar fram af slökkviliðsstjóra höfuðborgarsvæðisins.**

Flugmálayfirvöld hafa oft lýst því yfir að viðbúnaður á íslenskum flugvöllum eigi að vera í samræmi við þær kröfur sem gerðar eru á Norðurlöndum Einu kröfurnar sem íslensk brunamálayfirvöld hafa sett fram varðandi viðbúnað á flugvöllum eru vegna viðbúnaðar á Reykjavíkurflygvellum, sem er CAT V flugvellur.

Þess vegna vill undirritaður að eftirfarandi komi fram:

1. Engar kröfur af hendi slökkviliðsstjóra eða brunamálayfirvalda hafa verið gerðar um viðbúnað varðandi flugvöllum sem eru í CAT III og CAT IV, en kostnaðaráætlun Isavia hf gerir ráð fyrir kostnaðarauka upp á 50.796.000 kr vegna þessa.
2. Engar auknar kröfur af hendi slökkviliðsstjóra Sandgerðis, Reykjanesbæjar eða brunamálayfirvalda hafa verið gerðar varðandi viðbúnað á Keflavíkurflygvellum en kostnaðaráætlun Isavia hf gerir ráð fyrir kostnaðarauka upp á 102.816.000 kr vegna þessa.

3. Viðbúnaður á Reykjavíkflugvelli er nú þannig að þar eru 3 menn á vakt, þeir eru menntaðir slökkviliðsmenn og sinna reykjöfun samkvæmt íslenskum reglum. Deila íslenskra aðila er um það hvort þar ætti að vera 3 eða 4 á vakt, en minnstu kröfur á Norðurlöndum gera ráð fyrir fjórum á vakt. Fram til ársins 2009 voru þó fjórir á vakt á Reykjavíkflugvelli. Því er ekki eðlilegt að reikna með kostnaðarauka þar vegna krafna slökkviliðsstjóra, þó svo að viðbúnaður hafi minnkað frá því sem var á árunum fyrir 2009.
4. Ísafjarðarflugvöllur er sagður vera í CAT V í töflu Isavia hf, en á bls. 73 í Tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2007–2010 (lögð fyrir Alþingi á 133. löggjafarþingi 2006–2007) segir að sá flugvöllur sé í CAT IV og að það séu einungis flugvellirnir í Keflavík, Reykjavík, á Akureyri og Egilsstöðum sem séu CAT V. Því er spurning hvort Ísafjarðarflugvöllur sé CAT V flugvöllur og ef svo, hvort þörf sé á því og hvort etv sé hægt að flytja þann flugvöll aftur í CAT IV. Kostnaðaraukinn er sagður vera 30.600.000 kr en ekki er ljóst hvort allur sá tilkostnaður sé þarfur eða raunsær.

Mjög líklegt er að auka verði viðbúnað við Egilsstaðaflugvöll þó svo að brunamálayfirvöld hafi ekki sett fram neina kröfu um slíkt. Slökkvistöð sveitarfélagsins er til húsa við flugvöllinn og samstarfssamningur um tæki er í gildi. Tveir flugvallarstarfsmenn eru á vakt þegar flugvöllurinn er opin, en þeir eru ekki menntaðir slökkviliðsmenn. Því gæti fylgt einhver kostnaður við að þjálf þessa menn og sjá til þess að þeir uppfylli kröfur um reykjöfun. Mögulegt er að það þyrfti að ráða fleiri menn á vakt. Því er raunsætt að aukinn kostnaður við Egilsstaðaflugvöll gæti orðið þó nokkur, en það er aðallega vegna þess að viðbúnaður þar hefur hingað til verið mjög knappur og uppfyllir alls ekki þær kröfur sem Flugöryggisstofnun Evrópu mun setja innan skamms.

Á Akureyrarflugvelli eru 2 slökkviliðsmenn á vakt, en mögulegt er að auka verði við þá vakt, ef tekið er tillit til þeirra krafna sem munu gerðar í væntanlegri reglugerð Flugöryggisstofnunar Evrópu.

### Nýjar kröfur Flugmálastjórnar Íslands.

Í gærkvöldi fékk undirritaður í hendur drög að nýjum reglum Flugmálastjórnar um viðbúnað á flugvöllum, en stofnunin hefur upplýst um að drögin miði að einhverju leyti við væntanlega Evrópska reglugerð sem sett verður innan skamms og íslenskir flugvellir verði að uppfylla. Drög þessi voru send samgönguráðuneyti 1. júlí síðastliðinn. Taflan neðan sýnir þær kröfur um mannafla og bifreiðar sem flugvellir með mismunandi CAT flokkun verði að uppfylla samkvæmt nýjum drögum Flugmálastofnunar. Isavia setur stuðulinn 1,2 vegna orlofs og veikinda.

AIP CAT	FMS bifreiðar	FMS mönnun	FMS stjómandi	FMS alls	Isavia stuðull	FMS mönnun
4	1	2,0	1,0	3,0	1,2	3,6
5	1	2,0	1,0	3,0	1,2	3,6
6	2	4,0	1,0	5,0	1,2	6,0
7	2	4,0	1,0	5,0	1,2	6,0
8	3	6,0	1,0	7,0	1,2	8,4
9	3	6,0	1,0	7,0	1,2	8,4
10	3	6,0	1,0	7,0	1,2	8,4



Taflan fyrir neðan sýnir svo flokkun (CAT) stærri flugvalla á Íslandi og þær auknu kröfur um mönnun sem Flugmálastjórn mun setja samkvæmt drögum að nýrri reglugerð. Einnig sýnir taflan þá aukningu í mannskap sem Isavia hf er að gera ráð fyrir í kostnaðarmati sínu. Ljóst er af þessu að Isavia hf er í raun að reikna með auknum kostnaði vegna aukinna krafna Flugmálastjórnar en ekki vegna krafna slökkviliðsstjóra höfuðborgarsvæðisins.

	AIP CAT	FMS mönnun	FMS með stuðli	Isavia CAT	Isavia mönnun	Isavia fjölgun	Isavia alls	Mismunur Isavia-FMS
Keflavík	7	5,00	6,00	7	5,04	3,00	8,04	2,04
Reykjavík	6	5,00	6,00	5	3,36	2,00	5,36	-0,64
Akureyri	5	3,00	3,60	5	3,36	2,00	5,36	1,76
Egilsstaðir	5	3,00	3,60	5	3,36	2,00	5,36	1,76
Ísafjörður	5	3,00	3,60	5	2,25	2,00	4,25	0,65
			22,80		17,37	11,00	28,37	5,57

Slökkviliðsstjóri höfuðborgarsvæðisins hefur gert kröfu um að á Reykjavíkurlugvelli verði 4 menn á vakt, en í kostnaðarmati sínu gerir Isavia hf ráð fyrir 5,36 mönnum. Undirritaður gerir sér ekki grein fyrir því af hverju Isavia vill fjölga slökkviliðsmönnum á Keflavíkurlugvelli um 3, en engin krafa um slíkt hefur verið sett fram af brunamálayfirvöldum.

#### Niðurstaða.

Undirritaður telur að þá kostnaðaraukningu vegna viðbúnaðar á flugvöllum sem Isavia hf lagði fram 6. desember sé ekki hægt að rekja til krafna slökkviliðsstjóra höfuðborgarsvæðisins nema að mjög litlu leyti. Áætluð kostnaðaraukning Isavia hf byggir augljóslega á þeim kröfum sem íslenskir flugvellir verða að uppfylla von bráðar vegna almennt aukinna krafna alþjóðlegra og evrópskra aðila og settar hafa verið fram í drögum að nýrri reglugerð Flugmálastjórnar Íslands.

Virðingarfyllst,  
Björn Karlsson,  
brunamálastjóri.

#### Tilvitnanir.

- [1] Luftfarsvæðingarsamling: LFS 1991:22, Bestämmelser för Civil Luftart – Flygplatser, BCL-F3.4 (Svíþjóð).
- [2] Statens Luftfartsvæðing, Bestämmelser för Civil Luftfart, BL 3-9, Bestämmelser om brand- og redningstjeneste (Danmörk).
- [3] FOR 2006-05-12, Forskrift om brann- og redningstjeneste (BSL E 4-4) og Veiledning til BSL E 4-4 (Noregur).
- [4] Lagen om skydd mot olyckor, 2003:778, Riksdagen (Svíþjóð, áður kölluðust þessi lög Lagen om Räddningstjänst 1986:1102)